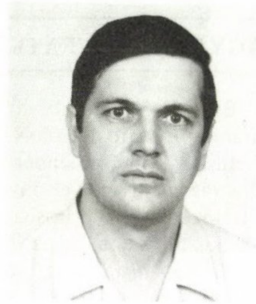
A csehországi ellenállást segítő, illetve abban részt vevő magyar katonák szerepe a második világháború menete szempontjából csak epizód. *A történelmi hűség, a nemzeti önbecsülés, az akkori tettek elismerése azonban azt követeli, hogy ne menjünk el mellettük szó nélkül.* A téma feldolgozása korántsem teljes, a kutatás nem zárult le, s a túlélőknek is van még mondanivalójuk. Az egykori katonák cselekedeteit őrzik a dokumentumok, emléküket pedig a hálás utókor.

DR. BALLÓ ISTVÁN



Törekvések Magyarország háborús felkészítésére (1951–1953)

A Magyar Dolgozók Pártja katonapolitikai koncepciója, amelyet a nemzetközi katonapolitikai helyzetből levont következtetések, valamint a szovjet politikai és katonai vezetés igényei alapján alakítottak ki, az ötvenes évek elején a megvalósítás intenzív szakaszába lépett. A végrehajtandó feladatok elképesztő terheket jelentettek az ország egészére, így a hadseregre is. *A tennivalók két fő területen jelentkeztek. Az egyik az ország háborús felkészítésével volt kapcsolatos, míg a másik fontos kérdést a hadsereg átszervezése és gyorsított ütemű fejlesztése jelentette.* E nagyszabású program kivitelezését már 1949-ben megkezdték, 1951-ben pedig kiemelt szempontok szerint folytatták.

A Szovjetunió és szövetségesei is eltúlozták a világháború kirobbanásának lehetőségét, amely a világban kialakult helyzetből levont helytelen következtetésből adódott. Így a legfelső politika szintjén is hibás döntések születtek, amelyek – hazánk esetében – a népgazdasági egyensúly megbomlását, a lakosság életszínvonalának rohamos csökkenését és egy létszámában jelentős, de hiányosan felfegyverzett és kiképzett, gyenge harcértékű hadsereg felállítását vonta maga után.

Magyarország helyzetét az akkori szovjet katonai tanácsadók is viszonylag kedvezőnek tartották az 1950-es évek elején. Északon határosak voltunk a „népi demokratikus" Csehszlovákiával, még további három szomszédos országban (Ausztria, Románia, Szovjetunió) jelentős szovjet erők voltak. Közvetlen fegyveres támadással csak az imperialista országnak kikiáltott Jugoszláviától kellett tartani. Hazánkban is szovjet alakulatok állomásoztak, amelyek nagyságrendjéről nincsenek megbízhatóan pontos adataink. *„A magyarországi szovjet csapatok létszáma az 1948–1955 közötti években a mai napig ismeretlen. Az ilyenféle adatok a pártállam kimúlásáig (1989) szigorú államtitkot képeztek."*[1] Egyes források szerint azonban – amelyek leginkább reálisnak mondhatók – 1951–1953 között hazánkban négy hadosztálynyi szovjet erő (kettő lövészhadosztály, egy bombázó és egy vadászrepülő hadosztály) állomásozott.[2] Mindezeket a tényezőket figyelembe vették, amikor a „déli irányból fenyegetett"

országunk hadi felkészítésének programjába kezdtek.

A hadsereg tényleges költségvetése egyre jobban nyomasztotta az országot, annak összege évről-évre emelkedett (millió Ft-ban kifejezve): 1950-ben: 2937, 1951-ben: 5230, 1952-ben: 8670, 1953-ban pedig 9304 forintot ért el.[3] 1952-ben a honvédelmi tárca az ország költségvetésének már több mint a 20 százalékát használta fel. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy egyes, az ország védelmi képességének erősítését szolgáló építkezés nem a HM költségvetését terhelte, hanem népgazdasági beruházásnak minősült, akkor még annál is magasabb értéket ért el a honvédelemre fordított összeg nagyságrendje.

Az ország háborús felkészítéséből egy sor feladat adódott. *A legfontosabbak közé tartozott az e területen jelentkező feltételrendszer megteremtése.* A nehézipar fejlesztésén belül *a hadiipar* kialakítását, az egyes „baráti" országokkal a *haditechnikai együttműködés kiszélesítését,* valamint a Szovjetunióval a *speciális import lehetőségeinek kiaknázását* létfontosságú feladatnak tekintették. Egy esetlegesen bekövetkező háború következményei és az arra való felkészülés kérdései a kutatóintézetek terveiben is fő feladatokat jelentették.

A megvalósítandó kérdések élén álltak azonban a hadszíntér előkészítésével kapcsolatos tennivalók is. Így indult be erőteljes ütemben hazánkban is a közutak és vasútak teljesítményét fokozó beruházások, a katonai objektumok építése, valamint a déli határszakasz közelében az erődítési (műszaki) és más munkák.

Mivel a fegyverek arzenáljába bevonult az *atomfegyver,* ezért egy bekövetkezendő háborúban nem tartották kizártnak annak alkalmazását. Az atombomba-robbantás hatásainak, valamint a károsító tényezők csökkentésének és az atomtámadás következményei felszámolásának kérdései a kutatási programokban is szerepeltek. A már korábban megalakult „Biofizikai Bizottság" a Magyar Tudományos Akadémia bizottságaként végezte teendőit, amelynek polgári és katonai tagjai is voltak. A testületet *Fenyő István* egyetemi magántanár, az MTA III. osztályának szaktitkára vezette. A fizikusokból és mérnökökből álló 9 fős munka-csoportban három katonatiszt[4] is tevékenykedett. *A bizottságnak az volt a fő feladata, hogy feldolgozza az atombomba és hatásai elleni védekezés műszaki és orvosi problémáit.* Mindezeken túl a bevezetendő intézkedésekre is több javaslattal éltek. Számítások és kísérletek alapján több ajánlást tettek az atomrobbanás károsító hatásainak csökkentésére, valamint szorgalmazták az óvóhelyek építését is. 1952. február 23-án e speciális feladatok újabb lendületet vettek, ugyanis az atomkutatási munkálatok beindításából adódó tevékenységek vezetésére *Jánossy Lajos* professzort javasolták.[5] A munkacsoport a feladatait több tudományos intézet bázisán végezte. A robbanásnál keletkező sugárhatások és a radioaktív izotópok vizsgálatát a Központi Fizikai Kutató Intézetben, az egészségügyi kérdések tisztázását az Országos Onkológiai Intézetben, míg a légoltalommal kapcsolatos rendszabályokat az Építéstudományi Intézetben dolgozták ki. A bizottság rendszeresen ülésezett, sokirányú kutatásokat folytatott. Az elvégzett egy év munkájáról Jánossy Lajos jelentésben adott számot.[6]

Az MDP Politikai Bizottságának határozatai és állásfoglalásai alapján szerveződött meg az atom- és bombatámadások elleni felkészülésre és az azok hatásainak csökkentésére létrehozott intézmény – a *légioltalom.* E szerv a Belügyminisztérium irányítása és ellenőrzése alatt állt. 1950–51-ben a légoltalom szerveit az országban fokozatosan hozták létre: a minisztériumokban, a fővárosban, a megyékben, járásokban, városokban, falvakban és az üzemekben. *Legfontosabb feladatai közé tartozott: a légoltalmi törzsek, csoportok szervezetének kiépítése, kiképzése és felszerelése; az óvóhelyek és légoltalmi létesítmények kijelölése, berendezése; vala-*

mint a lakosság riasztásának, tájékoztatásának, mentésének és ellátásának feltételrendszeri megteremtése. Az egész lakosságra kiterjedő lakóházi önvédelmi csoportoknak is nagy jelentőséget tulajdonítottak. A légoltalom kádereinek kiképzéséhez nagy segítséget nyújtott a BM Tűzoltóság, a Magyar Vöröskereszt, valamint az MSZHSZ is. A belügyminiszter volt egyben a polgári védelem országos parancsnoka is a megalakulástól (1949. október 18.), 1953. július 4-ig Kádár János, attól kezdve pedig e funkciókat Gerő Ernő látta el.

A II. világháborúban megrongálódott óvóhelyek helyreállítására és az új légoltalmi objektumok létesítésére jelentős összegeket fordítottak, így például 1951-ben 34 574 ezer forintot.[7] A már építés alatt álló földalatti vasút (Metró) is fontos légoltalmi szempontok szerint készült. Nemcsak tömegóvóhelyként számoltak vele, hanem a hidak rombolása esetén katonai szállítási feladatokat is betöltött volna. E program, több más beruházással együtt óriási pénzekbe került, az építési munkálatokat hamarosan fel kellett függeszteni.

Egy bekövetkező konfliktussal járó veszélyek csökkentésére a városokat az Üzemgazdasági Tanács 1951. augusztus 27-én három kategóriára osztotta. Az *első* csoporthoz: 22 város (Budapest, Miskolc, Ózd, Győr, Szeged, Szolnok, Debrecen, Veszprém, Szombathely, Székesfehérvár, Nagykanizsa, Sopron, Pécs, Salgótarján, Dunapentele /Sztálinváros/, Nyíregyháza, Tatabánya, Kecskemét, Hódmezővásárhely, Békéscsaba, Kiskunfélegyháza, Pápa); a *másodikhoz* szintén 22; míg a *harmadikhoz* 12 város tartozott.[8] A települések sorolását ipari szempontok, valamint a határhoz való közelség alapján alakították ki. Az egyes városokból a lakosság kitelepítésére számvetések készültek, ez az összesített adatok alapján a városok lakóinak 20 százalékát érintette volna. Kitelepítették volna a 14 éven aluli gyermekeket, a 65 éven felüli nem dolgozó férfiakat és az 55 éven felüli nem dolgozó nőket. A 22 legfontosabb városból 543 300 fő kitelepítésével számoltak.[9]

Az új ipari létesítmények építését és a meglévők átépítését (bővítését) is csak a légoltalmi követelmények betartásával lehetett végezni.[10] *Az iparteleprek kijelölésénél is az együttes honvédelmi, gazdasági és tűzrendészeti szempontok voltak a mérvadók.* Új ipari bázisok létesítésénél a laza beépítési módot, az ipartelepek osztályozását, az utak kijelölését és az óvóhelyek biztosítását a leglényegesebb feladatok közé sorolták. Az indokolatlanul tetemes légoltalmi beruházásokat azonban nem tudták teljesen megvalósítani, a kivitelezések során rendszerint elmaradtak a betervezettektől.

Az ország védelmi képességének fokozásában, a hadsereg egyre növekvő igényeinek kielégítésében nagy jelentőséget tulajdonítottak a hadiiparnak. Fontos tényező volt továbbá a mozgósítási („M") tartalékok biztosítása is. A hadi szükségleteknek két fő formában igyekeztek eleget tenni. Az egyik lehetőség szerint a Szovjetunióból és a „népi demokratikus" országokból szerezték be a hadiipari együttműködés során (speciális import) a haditechnikai eszközöket, míg az esetek egy bizonyos részében a hazai ipar állította elő a szükséges hadfelszereléseket és fegyvereket.

A hadeszközök hazai gyártási feltételeinek megteremtését mindezekből következően jelentősnek ítélték meg. Erről szólt *Gerő Ernő* is a Központi Vezetőség ülésén: *„Iparunknak fontos, új ága a honvédelmi ipar. Honvédelmi ipar nélkül ... nincsen, nem lehet erős honvédelem."*[11] A honvédség igényei leginkább a hadiiparral és a gépiparral szemben támasztottak fokozott igényeket. Így azok alapján a kohó- és a gépipar üzemeinek egy részét át kellett állítani hadiipari cikkek gyártására. 1952-ben az Országos Tervhivatal a hadiipari beruházások tervjavaslatában már 35 hadiipari üzemmel számolt.[12] Egyes eszközök gyártása (pisztoly, géppisztoly, karabély, golyószóró, géppuska; tüzérségi

lövegek: 42 M könnyű ágyú, 38 M tarack; légvédelmi lövegek: 37 és 85 mm-es; 82 és 120 mm-es aknavetők... stb.) már 1950-ben megkezdődött a Szovjetuniótól átvett licencek alapján, amelyeket a szovjet vezetés szakemberekkel is segített.

A hadiipari hazai kapacitások bővítése megkövetelte a dolgozók létszámának növelését is. Ez a tendencia jól megállapítható az MDP titkárságához 1952. november 20-án küldött jelentéséből,[13] amely szerint 1951 januárjában 25 651, októberében pedig már 37 633 fő dolgozott a hadiiparban. A fegyverek gyártása mellett a különböző típusú gyalogsági és tüzérségi lőszer, valamint lőpor és robbanóanyag előállítása is folyt. Hiányosságként lehetett elkönyvelni, hogy az 1951-ben beindításra tervezett négy hadiipari üzemből kettő építésénél 3-5 hónapos lemaradás mutatkozott.[14]

A hadiipar fejlesztésénél a fő szempont az volt, hogy viszonylag rövid idő alatt olyan szintet érjen el a hadsereg harcértéke és hadrafoghatósága, hogy az képes legyen az ország védelmére és a nemzetközi kötelezettségeiben vállaltak teljesítésére. A magyar hadiipar fejlesztése így kapott fokozottabb szerepet a korábbi elképzelésekhez viszonyítva. A hazai hadiipar azonban egyre növekvő mértékben állított elő különböző típusú gépjárműveket (CS-130, CS-350, Rába S stb...), híradó és műszaki eszközöket, valamint szovjet dokumentáció és hazai fejlesztés alapján vegyivédelmi és más eszközöket. A hadtápszolgálat működéséhez szükséges technikai eszközök döntő részét is a magyar ipar szolgáltatta. A honvédelmi tárca jelentős mennyiségű mozgókonyhát, vízszállító, sebesültszállító és orvosi laboratóriumi gépkocsit, üzemanyagtöltő és -szállító eszközöket vásárolt a magyar ipartól.

Hazai hadianyaggyártásunk ugyanakkor a megnövekedett feladatoknak nem tudott eleget tenni. Erről szólt Gerő Ernő is az MDP titkársági ülésén, ahol a hadiipart értékelte. *„A gyártást 1951-ben az 1950-es 537 millió Ft-ról 3370 millió Ft-ra kellett volna emelni. Az első félévben 832,1 millió Ft termelést értünk el és ma már előrelátható, hogy az év végéig eredeti termelési előirányzatunknak csak mintegy 75–80 százalékát tudjuk teljesíteni."*[15]

Az 1951-es átszervezésre kiadott honvédelmi miniszteri intézkedés az új szervezetre való áttérés határidejét a csapatok részére november 7-ében jelölte meg. A hadsereg kötelékeinek állománytáblái mozgósítás esetén jelentős számú haditechnikai eszközöket mutattak. Az egyes eszközök darabszámának lendületes emelkedését igazolhatják az 1950. őszi és az 1951. júniusi időpont összesített adatai, amelyek szerint a 82 mm-es aknavetők 474-ről 619-re, a 122 mm-es tarackok 106-ról 198-ra, a harckocsik 111-ről 332-re, míg a tehergépjárművek száma 1545-ről 4757-re emelkedett.[16] Nem hagyható azonban figyelmen kívül az a tény, hogy a megjelölt számok csak az állománytáblákban rendszeresített adatokat jelölik, és nem a ténylegesen meglévőket. *Az átszervezések következtében megnövekedett haditechnikai eszközszükségletet még a szovjet féllel közösen sem tudták biztosítani.* Így 1952. év végén néhány fegyvernél és technikai eszköznél az alábbi volt az ellátottság; pisztoly: 70%, géppuska, légvédelmi géppuska: 35%, 82 mm-es aknavető: 88%, páncéltörő fegyverek: 59%, 122 mm-es tarack: 73%, 85 mm-es légvédelmi löveg: 60%, M–13 sorozatvető 23%, nehéz harckocsi 36%, közepes harckocsi 25%, gépkocsi anyag 29%...[17]

A haditechnikai eszközök terén 1952-ben jelentkező súlyos hiányosságok orvoslására több intézkedést is hoztak. Kiemelt figyelemmel kezelték a hazai hadiipari termelés fokozását, szorosabb kapcsolatokat alakítottak ki a hadiipari együttműködésben a szomszédos népi demokratikus országokkal, a Szovjetunióból az eszközök biztosítását nagyobb számban szorgalmazták. A Szovjetunió kormánya eleget tett a magyar fél kérésének. *1952 márciusában mérnöktechnológusok érkez-*

tek hazánkba, akik segítséget nyújtottak a lőpor- és robbanóanyagok gyártásánál. A szovjet mérnökök az e szakfeladathoz szükséges műszaki dokumentációval is rendelkeztek, munkájukkal egy évig segítették a magyar szakembereket.[18]

Minden lehetőséget megragadtak a honvédelem erősítésére, így javasolták például Gerő Ernőnek, hogy *Bognár Géza* Kossuth-díjas mérnök utazzék az ipar megbízásából Kelet-Németországba, hogy a hazai lokátorfejlesztéshez szükséges alkatrészeket, műszereket beszerezze.[19] Egyre több lépést tettek az egyes (hadi) ipari termelés, a stratégiai nyersanyagok beszerzése és a haditechnikai eszközök export-import lehetősége terén jelentkező feladatok összehangolására.[20]

A *magyar–lengyel* hadiipari együttműködés keretében hazánk a lengyeleknek tüzérségi bemérő eszközöket, tüzér lőszert és 57 mm-es páncéltörő ágyúkat szállított. A partner pedig nekünk 122 mm-es tarackok, valamint trotil, hexogén, pentrit és trinitrotoluol (a robbanóanyagok gyártásához szükséges anyagok) szállítását vállalta.[21] *Bulgáriával, Romániával és Csehszlovákiával* is egyre szorosabbá váltak haditechnikai téren a kapcsolataink. A kimutatások alapján más termékek mellett 1953-ban Csehszlovákiától 12 db 122 mm-es, 10 db 152 mm-es ágyúval, 115 db 160 mm-es aknavetővel, 100 db állványos páncéltörő fegyverrel, 240 db közepes harckocsival számoltak...[22] Romániával és Bulgáriával kedvezőek voltak az exportlehetőségeink, ugyanis e két ország 1953-ban 120 ezer karabély, 38 ezer géppisztoly, 8 ezer golyószóró, 18 ezer távcső, 2300 R–20 típusú rádió, 690 összerakható deszant csónak küldését vállalta.[23]

A hiányzó hadfelszerelések egy részét a magyar hadiipar is egyre növekvő kapacitással igyekezett pótolni. *„A gyártási csúcs 1952-ben volt, amikor 340 lövészfegyvert, 1500 löveget és aknavetőt, 16 ezer különböző optikai eszközt és műszert, valamint több tízmillió lőszert gyártott iparunk.”*[24]

A hazai hadiipar mellett mindenképpen jelentősek voltak a haditechnika biztosításában a „speciális import” nyújtotta lehetőségek. A hadsereg részére szükséges eszközök külföldi beszerzését 5 éves időszakra rögzítették a kormányegyezmények, amelyeket évekre lebontva kormányjegyzőkönyvek alapján hajtottak végre. A „nehéz technikát” (vadász-, csata- és bombázó repülőgépek, sorozatvetők, rohamlövegek, harckocsik, hadihidak stb.) főleg a Szovjetunióból szerezték be. Tény, hogy a szovjet eszközöknek csak egy része érte el a kor követelményeinek színvonalát (T–34 típusú harckocsik, BM–21 típusú sorozatvetők stb.). A Szovjetunióból hazánkba szállított termékek legnagyobb része használt, nem a legkorszerűbb színvonalat képviselő, a *„II. világháborút megjárt eszközök, anyagok voltak, melyeket nagyrészt hosszú lejáratú hitelre vásárolt a Magyar Néphadsereg”.*[25] A speciális import területén szigorú, centralizált gazdálkodás folyt. Az ezzel összefüggő feladatok tervezését, szervezését és irányítását az MNVK Anyagtervezési Csoportfőnökség látta el. Az így kapott, zömmel elavult fegyverek üzemeltetése, a technika karbantartása és javítása rendkívül nehéz helyzet elé állította az alakulatokat és személyi állományát.

Saját fejlesztés, valamint a hazai és a külföldi haditechnikai források bővülése következtében 1952 végén a néphadsereg birtokában 846 db tüzérségi löveg, 1119 db aknavető, 410 db harckocsi, 198 db rohamlöveg, 12 db sorozatvető, „627 ezer lövészfegyver... 84 ezer optikai és egyéb műszer volt”.[26] *Az 1953-as őszi átszervezések, az egyre nagyobb kapacitással járó hazai hadiipari termelés, valamint a speciális import útján beszerzett technikai eszközök együttesen lényegesen javították a hadsereg haditechnikai ellátottságán.* A kimutatások pisztolyból: 112%-os, géppuskából: 133%-os, 82 mm-es aknavetőből: 112%-os, páncéltörő fegy-

verekből 88%-os, gépkocsi anyagból 40%-os feltöltöttséget mutattak.[27]

A mozgósításra kerülő hadseregnek tetemes anyagi készleteket (lőszer, élelmezés, híradó, javító stb.) kellett volna adott esetben elszállítani. Az anyagok szállítására azonban a határozott törekvések ellenére sem volt elegendő gépkocsi. Így történt meg az az eset, hogy *„...a vezérkar »demotorizálási« intézkedést dolgozott ki, amelynek értelmében az alakulatok egy részénél a hadiállomány-táblákban a szállítási feladatokra lovakat és szekereket állítottak be."*[28] 1951 végén ugyanis a hadseregnek 36 550 gépkocsira volt szüksége, és ezzel szemben csak 9450 darabbal rendelkezett (25,8 százalékos feltöltöttség!). Mivel a népgazdaságból 7626 gépkocsit lehetett biztosítani, továbbá az ipar 1952-ben 1800-at tudott átadni a honvédségnek – így ez pótlólag is csak 9426 gépkocsit jelentett, amely összesen 47 százalékos biztosítottságot ért el.[29] A szállítási nehézségek enyhítésére a hadsereg részére a *„Szentendrei Kocsigyár ...országos járműveket, aknavető lőszertaligákat, hordágysaroglyát ...és egyéb faárut..."*[30] gyártott. Ez az intézkedés kényszerűségből jött létre, ideiglenes jelleggel.

Az ország háborús felkészítése során a várható hadszíntér előkészítésének folyamatában jelentős *infrastrukturális beruházásokat* valósítottak meg. *A csapatok és szervek vezetése a híradórendszer megerősítését, a csapatok átcsoportosítása pedig a közutak és a vasútak korszerűsítését vonta maga után.* A déli határszakasz műszaki megerősítését is kiemelt szempontok szerint tervezték meg. A hadszíntéri feladatok egyik fontos kérdése volt a hidak teherbírásának felülvizsgálása. A várható hadműveletek térségében így mérték fel a Tisza alsó szakaszának hídjait. A csapatok átcsoportosítása során különösen a nehéztechnika előrevonása alkalmából vált volna aktuálissá a hidak terhelhetősége. Megállapították, hogy a Tiszán lévő: szolnoki, tiszaugi, csongrádi, algyői és a szegedi, valamint a Maroson a makói híd tartói elbírják a 35 tonnás harckocsik terhelését. Ugyanakkor javaslatot tettek a Szolnokon lévő híd pályalemezeinek műszaki megerősítésére, kicserélésére.[31]

A prognosztizált hadműveletek térségében a csapatok átcsoportosítása, valamint az anyagi készletek után- és hátraszállítása a szállítási lehetőségek bővítését követelte meg. A hadsereg felső vezetői szovjet katonai tanácsadókkal, valamint a közlekedési tárca szakembereivel közösen megvizsgálták e kérdést, és *javaslatot állítottak össze 1951. május 28-án a közutak és vasutak, továbbá a hozzájuk kapcsolódó műtárgyak felújítására, megerősítésére, a szállítási ágazatok teljesítményének fokozására.*

Az okmány nyolc fontos vasútvonal[32] átbocsátó kapacitásának bővítését szorgalmazta. A napi teljesítményt egy vonal esetében 21 szerelvénypárra, a Budapest–Kunszentmiklós–Tas vonalait 60 szerelvénypárra, míg további hat vonal esetében pedig 24 szerelvénypárra javasolták felemelni. Természetesen ez a feladat nem jelentette valamennyi megjelölt vasútvonal teljes hosszának átépítését. Így például a Budapestről a déli irányba haladó vasutak közül Budapest–Kunszentmiklós–Tas között vissza kellett fektetni a második vágányt, Dunapataj–Baja között pedig új vonalat kellett építeni. Ugyancsak át kellett építeni az Ipolyság–Vác és a Füzesabony–Karcag közötti szakaszt is. Az egyik legnagyobb munkálatot a Nagyvárad–Mezőtúr–Szentes–Baja–Nagykanizsa vonal követelte, ugyanis ott a Nagyváradtól Dombóvárig terjedő szakaszt kellett átépíteni, mert e szakasz kis teherbírású felépítményekből és kis befogadóképességű állomásokból állt.

A feladatokból adódóan több állomás épületének átépítését is tervbe vették. Szerepelt a Záhony–Tuzsér–Komoro állomások átrakó képességének fokozása, valamint a Debrecen–Budapest állomások deltával való kikerülésének terve. Nehezítette a végrehajtást az a tény, hogy e nagyszabású munkák kivitelezési határidejét 1953. év végére tervezték. 1956. évre

mindössze csak a Bajánál lévő vasúti híd átépítésével számoltak olyan módon, hogy az lehetővé tegye a 60 tonnás technikai eszközök közlekedését.

Egy sor tennivalót jelentett a közúti program végrehajtása is. Az egyik legjelentősebb feladat a Beregszász–Debrecen–Szolnok–Budapest–Győr országhatár autóút átépítése volt, amelyet 1951 végére kívántak befejezni. A felmérés szerint tervezték az útvonalon lévő 82 híd és áteresz megerősítését, valamint az út kiszélesítését több szakaszon, körülbelül 180 kilométer hosszúságban. A Beregszásztól Bécsig terjedő közút pályatest szélességét végig 6,5 méterben rögzítették, naponta 4-5 ezer gépkocsi[33] áthaladásával számoltak. További három út[34] átépítését is tervezték, amelyeket 1952 végére készítették volna el: 5,5 méter pályaszélességgel és napi 3 ezer gépkocsi áthaladásának biztosításával.

A vasúti és a közúti program munkálatai a nemzetközi (tranzit) szállítások követelményei és jelentős hadi (hadműveleti) szempontok szerint kezdődtek el. *Két lényeges következtetés állapítható meg.* Az egyik volt az, hogy *a vasút és a közút vonalvezetése egyrészt nyugatra Ausztriához vezetett,* az ott tartózkodó megszálló szovjet csapatok ellátásait biztosítva, valamint feltételezett hadműveleti szempontokat is kielégítve, továbbá délnek tartott, eleget téve egy esetleges jugoszláv konfliktus szállításainak. A másik lényeges elem az volt, hogy a közutak és vasutak *beépültek Csehszlovákia, a Szovjetunió (Kárpátalja), valamint Románia szállítási rendszerébe,* ezáltal a fenti országokkal nagyobb kapacitású és közvetlenebb összeköttetés jött létre egy esetleges közös hadműveleti alkalmazás sorára.

1951. június 2-án az MDP titkársága megtárgyalta a Honvédelmi Minisztérium közlekedéssel szembeni igényeit, amelyet elvben jóvá is hagyott. A vezérkari főnöknek kellett a közlekedés és postaügyi miniszterrel, valamint a Tervhivatal elnökével együttesen *a részletes anyagszámvetést és az egész program költségkihatását elkészítenie.* A részletes feladatokról, valamint az azok anyagi és pénzügyi kihatásáról készült jelentés az elvégzendő munka nagy tételeiben megegyezett a korábbi dokumentum adataival. Módosítás volt például az, hogy a fővárost és a Debrecent elkerülő vasúti delta megépítését 1953-ról 1956-ra tették át. Szerepelt még a számvetésben 1952-re 5 ezer G-leg kocsiberendezés legyártása, 1953-ra pedig 11 kórházvonat elkészítése, valamint 75 kilométer felépítményi anyag biztosítása mozgósítási tartalékként.[35]

A részletes számvetések tetemes építőanyag-szükségletről és jelentős összegű pénzről adnak számot. Az építkezésekhez felhasználandó anyagok 1950-ben, 1951-ben és 1952-ben az alábbi mennyiségekről szólnak: vasanyag (t): 3515, 66 939, 109 893; faanyag (m^3): 12 941, 57 808, 60 335; cement (q): 638 150, 944 100, 21 920; kőanyag (m^3): 352 138, 1 296 600, 1 461 500.[36] A program tényleges költségkihatása az előzetes felmérések többszörösét tették ki, így millió Ft-ban kifejezve annak értéke 1951-ben: 240,4, 1952-ben: 1076,1, 1953-ban: pedig 964 forintot ért el.[37]

A közlekedési beruházások honvédelmi igények szerinti gyorsított kivitelezése, valamint más védelmi jellegű építkezések *jelentős többletkiadást jelentettek.* Az építkezések elkezdődtek, azonban a munka során kapacitás-, építőanyaghiány, szervezetlenség, pénzügyi fedezetlenség és más tényezők miatt gyakran kellett a terveket módosítani. A megnövekedett honvédelmi igényekről, azok költségkihatásáról, valamint az egész országra kiterjedő veszélyekről Gerő Ernő 1951. augusztus 3-án, írásban, Rákosi Mátyást az alábbiak szerint tájékoztatta: *„Ami a közlekedési beruházásokat illeti... meg kell mondani, hogy félrevezettek bennünket, amikor döntésre behozták a kérdést. Akkor kétszázmilliós nagyságrendű összegről volt szó 1952-re, nem pedig 1,076 millióról. Nem szabad*

elfelejteni, hogy ez és az erődítési többlet ...semmiféle tervben nem szerepelt... Nem tudjuk teljesíteni a közlekedési beruházások HM-tervét, az autóbeszerzés tervét stb. Igen komoly erőfeszítést kell tennünk a honvédelem fejlesztése érdekében, de mértéket kell tartanunk, mert ellenkező esetben aláássuk népgazdaságunkat."[38]

Gerő figyelmeztetése nem kapott nyilvánosságot, a munkák kivitelezése során azonban a tények őt igazolták. Mivel a közlekedési programnak sem az anyagi, sem a pénzügyi fedezete nem volt meg, ezért a végrehajtás is akadozott. Különösen szembetűnő volt a lemaradás a vasúti munkáknál. Valamennyi építés ugyan folyt Nyírábrány, Debrecen és Szombathely, valamint Celldömölk szakaszon, azonban 1952 júliusáig a többi vonalon az elvégzendő feladatok még a végrehajtási tervekben sem szerepeltek. Az 1952-re beállított 20 különleges vagont (4. egészségügyi vonathoz) és az 1900 katonai vasúti berendezést sem tudták anyaghiány miatt elkészíteni. Méltán állapította meg *Bata István* altábornagy e helyzetről a következőket: *„Ezek a tények arról beszélnek, hogy az MNK Közlekedésügyi Minisztériuma nem csak hogy leértékeli a Vezérkar fontos feladatait, hanem annak végrehajtását semmisnek veszi."*[39] A vezérkar főnökét e kérdésben meg lehetett érteni. Azonban a magyarázat egyszerű volt: *sem elegendő pénz, sem pedig a program kivitelezéséhez szükséges anyag nem állt rendelkezésre.*

A Záhony átrakó körzet fejlesztése azonban az egyik legfontosabb feladatot jelentette, amelynek végrehajtását stratégiai célok is indokolták. Így az építkezések megvalósítására 298 millió forintot biztosítottak, a munka kivitelezését pedig 1953. július 1. és 1954. május 1. között állapították meg.[40]

Az eredeti tervekhez és számvetésekhez mindig újabb és újabb igények jelentkeztek, amelyek jelentősen megterhelték az ország költségvetését, felborították a népgazdaság egyensúlyát. A honvédelmi tárca részére 1952-ben 8,6 milliárd forinttal számoltak, amely összeg az ország valamennyi védelemmel kapcsolatos kiadásaival együttesen 15,8 milliárd forintra[41] duzzadt. Így aztán 1952. évben az ország költségvetéséből (43 milliárd forint) a védelemre fordított összes kiadás értéke hazánk teljes pénzügyi keretének 36,7 százalékát (!) tette ki.[42]

A várható hadműveletek térségében, figyelembe véve a szövetséges igényeket is, a szovjet tanácsadók a Postaügyi és a Honvédelmi Minisztérium szakembereivel közösen felmérték az „M" esetén szükséges híradó összeköttetések lehetőségeit is. A legfontosabb irányok szerint a híradást biztosító kábel- és légvezetékek létesítésére, illetőleg a meglévők karbantartására és felújítására tervet készítettek. Az okmány a Szovjetunióval 3, Csehszlovákiával 6, Ausztriával 5, Romániával 5 közvetlen vonalú összeköttetéssel számolt.[43] Az új vonalak létesítéséhez és a fő híradó irányok karbantartásához 1260 tonna ólomra és 333 tonna bronzra lett volna szükség. A honvédségi igényű híradási feladatok kivitelezéséhez 114 millió forinttal számoltak.[44] A terveket itt sem tudták megvalósítani. A munkák egy része egyáltalán nem készült el, vagy pedig nem a kért határidőre teljesítették azokat. 1952 áprilisában a tervezetteknek csak mintegy 35 százalékát készítette el a Postaügyi Minisztérium.[45] Mindezekért szorgalmazta Berceli Béla vezérőrnagy (Híradó Csoportfőnökség) a honvédelmi miniszternél, hogy a Postaügyi Minisztérium teljesítse a tervekben meghatározott híradásfejlesztési feladatait.

Magyarország hadszíntéri előkészítésének folyamatába építették be *a déli határszakasz műszaki megerősítését is.* Az 1951 júniusában beinduló feladatokat egy előkészületi terv koordinálta.[46] Országunk déli részét a várható hadműveletek irányában a Duna–Tisza köze, a Baranyai háromszög és Nagykanizsa térségében tervezték megerősíteni *műszaki létesítményekkel. A kiépítésre kerülő szakasz- és századtámpon-*

tokat, valamint zászlóalj-védőkörleteket tüzérségi és géppuskafészkekkel, továbbá más erődítési elemekkel kívánták hatékonyabbá tenni. A védelmi jellegű munka egy sor feladatot jelentett. Pontos számítások alapján javaslatot kellett tenni a kormánynak az érintett földterület kisajátítására. Meg kellett alakítani az építkezéseket irányító csoportfőnökséget, össze kellett állítani az építési alegységeket. Részletes felmérés készült a szükséges munkaeszközökről, a feladatok anyagi és pénzügyi kihatásáról stb.

1951. június 2-án az MDP titkársága megtárgyalta a Honvédelmi Minisztérium előzetes javaslatát az ország déli határszakaszának megerősítése tárgyában, amelyet elvben jóvá is hagyott. A vezérkar főnöke szakemberek bevonásával elkészítette az erődítés részletes anyagi és pénzügyi kihatásait. A munkák végrehajtásához szükséges számvetéseket azonban csak megközelítő pontossággal tudták elkészíteni, egyrészt mert ilyen munkákat még nem végeztek, másrészt a helyszíni terepfelderítést, talajmechanikai és egyéb felméréseket akkor még nem folytatták le. A déli határszakaszon az építendő árokrendszer esetében úgy 430 kilométernyi sávban (fővédőöv) számoltak földmunkákkal. Ugyanakkor 450 kilométeres szakaszon tervezték háromszor három sor drótakadály megépítését. *E műszaki munkák az érintett területen 300 ház kisajátítását és ugyanennyi család kitelepítését követelték meg.*[47]

Az elkészült számvetések nagymértékű anyag- és eszközszükségletről tanúskodtak. Így 1 500 ezer harckocsival, 2 500 ezer gyalogsági aknával, 2 ezer tonna robbanóanyaggal, 3500 tonna szögesdróttal, 320 tonna lemez kupolával, 100 ezer lapáttal, 50 ezer csákánnyal, 11 500 m^2 álcahálóval, 10 107 tonna cementtel (1. változat szerint) ... stb. számoltak.[48] A munkák pénzügyi tervét két változatban készítették el. Az első esetben nagy mennyiségű faanyag felhasználása esetén a költség 467,461 millió forintot, míg a másik esetben kevesebb fa, de több beton és vas felhasználásával 447,583 millió forintot ért volna el.[49] A két változat szerint azonban a kisajátítási összegek, a kifizetendő munkabérek és más tényezők megnövelték a végösszegeket, így azok az 1. változatban: 600,821; a 2. változatban pedig: 580,943 millió forintot tettek ki.[50]

A tervező-szervező munka alapján a kivitelezési feladatokat 1952 elején *nyolc műszaki zászlóalj kezdte meg.* Az építkezéseket nagyon jelentősnek ítélték meg, azokat a hadsereg felső vezetése, de *a szovjet tanácsadók is rendszeresen ellenőrizték.* A műszaki munkák állásáról 1952. május 21-én *Szirovatkin* ezredes írásban tájékoztatta a honvédelmi minisztert, amelyből kiderült, hogy a betervezettekhez képest 30-40 százalékos volt a lemaradás. A terveket azért nem tudták időben teljesíteni, mert egyrészt nem az ütemezés szerint kapták meg az építkezésekhez szükséges anyagokat és munkagépeket, másrészt mert a katonák átlagosan 15–18 százalékban nem dolgoztak szolgálati vagy egyéb feladatok miatt. Az is nehezítette a terv teljesítését, hogy egyes gépek az igénybevétel során üzemképtelenné váltak, és a javításuk nem volt biztosított.

A műszaki munkákhoz szükséges anyagok hiánylistáján az alábbiak szerepeltek: 136 db vasbeton kupola, 8 ezer db vasbeton gerenda, 745 db vasbeton gyűrű (óvóhelyekhez), 100 m^3 deszkanyag, 60 ezer db karó (egyenként 1,7 m hosszal a drótakadályokhoz), 2500 m^3 zúzott kavics, 800 m^3 homok...[51] A munkagépeket négy minisztériumnak (Építésügyi; Könnyűipari; Bánya- és Energiaügyi; Közlekedési Minisztérium) kellett a hadsereg részére szolgáltatni. E téren az alábbi fő hiányok voltak: 8 db buldózer, 7 db körfűrész, 8 db 3 tonnás vontató, 8 db transzformátor, 24 db 3 m^3-es billenőautó, 8 db 3 tonnás gépkocsi daru...[52] A nagymértékű építőanyag- és munkagéphiányból adódott az, hogy az Építési Csoportfőnökség szakmai felügyelete alá tartozó építőzászlóaljak a munkaterv szerint betervezettektől lényegesen lemaradtak. *A tavasszal megállapí-*

tott hiányosságok kijavítására, a tervek teljesítésére több intézkedés született, azonban azok e téren érdemben nem tudták a teljesítményeket javítani.

Jelentős lemaradások voltak a védelmi munkálatokban. 1952. október 10-ig csak 40 százalékban tudták teljesíteni a tervet. Az „...*átlagos munkateljesítmény 57%, átlagos kivonuló létszám 70%...*"[53] volt. A lemaradás az alacsony munkafegyelemből, a brigádoknál a dolgozók nagyszámú hiányzásából, továbbá az építkezésekhez szükséges anyagok és munkagépek nem kellő mértékű biztosításából adódott. Az is tény, hogy az elkészült létesítmények sem minden esetben feleltek meg az elvárásoknak. Több helyen az erődelemek álcázása nem volt megfelelő. (Például a 1069. számú zászlóalj-védőkörlet 60., 80., 81. számú építményei.) A harckocsi és gyalogsági akadályok rendszere nem volt összhangban a tűzrendszerrel (1069., 1169., 1110., 1007. számú zászlóalj-védőkörletek).[54]

Az is a hiányosságok közé tartozott, hogy az árok-erődök vízelvezetésének kialakításakor nem vették figyelembe a terület geológiai, vízrajzi méreteit sem (1110., 1007. számú zászlóalj-védkörletek). A kőépítményeknél felhasznált habarcs összetétele egyes esetekben nem biztosította a szükséges szilárdságot. A megkévő hiányosságok kiküszöbölésére, a munka hatékonyabbá tételére, az építési határidők betartására miniszteri parancsot[55] adtak ki. Mivel a korábbi intézkedéseknek nem sok eredménye volt, ezért *e felső utasítás elrendelte 1952. november 1-jétől 1953. január 1-jéig a hadsereg közvetlen műszaki csapatok, hadtestek, hadosztályok műszaki zászlóaljainak bevonását a munkákba.* A hadsereg irányítóit is mozgósították; így a lemaradások behozására az MN személyügyi főcsoportfőnökének a szükséges mérnöki és technikusi szakállományt, az MN Hadtápszolgálat főnökének pedig 45 darab 3 tonnás gépkocsit kellett biztosítani. Külön feladatot kapott az MN Műszaki Csapatok parancsnoka, valamint az erődítési csoportfőnök is. Valamennyi feladat végrehajtásának ellenőrzésével az MN vezérkari főnökét bízták meg.

Az erődítési munkákat azonban mégsem tudták az ütemterv szerint teljesíteni. *A néphadsereg vezető állománya továbbra is görcsösen ragaszkodott az eredeti elképzelésekhez.* Bár több intézkedést hozott a helyzet javítására, az anyagok és eszközök jelentős hiánya és más tényezők miatt a központi törekvés nem bizonyult hatékonynak. Az erődítési munkákat 1953-ban még tovább folytatták, a későbbiekben azonban a Jugoszláviával meglévő feszültségek oldódása, a katonapolitika módosulása és az abból következő hadseregcsökkentési folyamat miatt a *déli erődépítési terv elvesztette aktualitását.*

Az ország erőteljes iparosítása (ezen belül is a nehéz- és hadiipar), *a nagymértékű védelmi jellegű építkezések, a hadsereg erőteljes fejlesztése és más tényezők hatalmas terheket jelentettek hazánknak, amelyek felborították a népgazdaság egyensúlyát.* Országszerte napirendre került a *takarékosság,* amelyre a Magyar Népköztársaság minisztertanácsa és az MDP Központi Vezetősége is határozatot hozott. A Magyar Néphadseregben létrehozott takarékossági bizottságot *Bata István* altábornagy vezette.[56] Az anyagi és a pénzügyi gazdálkodás helyzetén a bizottság nem tudott érdemben javítani, mivel a népgazdaság egyensúlyának megbomlását leginkább az ország túlzott iparosítása, hazánk erőteljes háborús felkészítése, valamint a hadsereg irreális mértékűre való felduzzasztása idézte elő. A megoldást tehát *nem a takarékosság,* hanem a *népgazdasági tervek felülvizsgálása és a népgazdasági ágak helyes arányainak visszaállítása jelentette volna.*

Az ország erőteljes háborús felkészítése, a védelmi jellegű kiadások elviselhetetlen mértékű megemelkedése (1952-ben már 15,8 milliárd forintot ért el!), az aránytalan iparosítás, a „szovjet módszerek" kritikátlan átvétele hazánkban a *„sztálini modell" súlyos válsághoz veze-*

tett. A nemzetközi politikai élet színterén megindult kedvező folyamatok, az MDP Központi Vezetősége 1953. júniusi határozata, majd pedig a *Nagy Imre* nevével fémjelzett „új szakasz" politikája *reményeket ébresztett* nemcsak a hadseregen belül, hanem szerte az országban is. A politika kedvező módosulása ugyanis megteremtette annak a lehetőségét, hogy *hazánk védelmének erősítése az ország tényleges helyzete, a racionalitás szempontjai szerint történjék.*

JEGYZETEK

1. Gosztonyi Péter: A szovjet csapatok Magyarországon. I. rész. (1945–1955). Hadtudomány, 1991/2. 103. p.

2. A szovjet hadosztályok parancsnokságai az alábbi helyőrségekben voltak: 2. gépesített hadosztály: Kecskemét; 17. gépesített hadosztály: Szombathely; 1. vadászrepülő hadosztály: Veszprém; 1. vadászbombázó hadosztály: Debrecen. (Vitalij Fomin hadtörténész ezredes közlése nyomán.)

3. Országos Levéltár (OL). Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 588. p.

4. Honvédségi tagok: Hárosi Imre mérnök ezredes, Gerendás István építészmérnök alezredes, Jóna Gábor röntgenológus; polgári tagok: Erdey Gruz Tibor fizikokémikus, Kovács István fizikus, Szamosi Géza fizikus, Wald Béla röntgenológus, Haiman Ottó fizikus.

OL Farkas Mihály titkári iratai. 276 fond. 67. csop. 164 őe. 31. p.

5. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 187. p.

6. Az okmányt 1953. február 21-én terjesztette fel Rákosi Mátyásnak.

OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 379–386. p.

7. Dr. Pataky Iván: A magyar polgári védelem története 1948–1980. Hadtörténelmi Levéltár (HL), Tgy II./c-4 23. p.

8. HL MNVK Hadm. Csfség. 1951. 20/1 2248/6 őe. 610. p.

9. HL MNVK Titkárság 1951. 20/1 2248/6 őe. 350. p.

10. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 5-8. p.

11. Gerő Ernő beszámolója a Központi Vezetőség 1952. november 29-i ülésén. OL MDP Közp. Vezetés iratai 276 fond. 52. csop. 22 őe. 6. p.

12. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 311. p.

13. OL Uo. 135. p.

14. OL MDP Titkárság iratai. 276 fond. 54. csop. 159 őe. 11. p.

15. Uo.

16. Patai Endre: A Magyar Néphadsereg szervezeti fejlesztése 1951 őszén. Honvédelem, 1988/5. 49. p.

17. HL MNVK Titkárság 1952. 7/2 654/40/8 őe. 114–116. p.

18. HL MNVK Titkárság 1952. 6/2 655 őe. 134. p.

19. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 49. p.

20. Erről bizonyosodhatunk meg Rákosi Mátyás Klement Gottwald, a Csehszlovák Kommunista Párt elnökének (1952. január 5., augusztus 7.), valamint Gheorgiu Dej, a Román Munkapárt főtitkárához küldött leveleiből.

OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 179., 283., 38. p.

21. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 285–286. p.

22. Uo. 273. p.

23. Uo. 277–278. p.

24. Dr. Thürmer Gyula: A Magyar Néphadsereg haditechnikai anyagi fejlődésének története az 1945–1980-as években. Tanulmány, 1988. HL Tgy II. 330/47/VIII-1. 22. p.

25. Dr. Dobák Dezső: A Magyar Néphadsereg anyagi-pénzügyi gazdálkodásának története 1944 végétől 1980-ig. HL Tgy II. 330/47/IX-1. 18. p.

26. Dr. Thürmer Gyula: A Magyar Néphadsereg haditechnikai... i.m. 22. p.

27. HL MNVK Titkárság 1952. 7/2 654/40/8 őe. 114–116. p.

28. Dr. Móricz Lajos: A Magyar Néphadsereg Vezérkarának története 1945–1959. MNVK Tudományos osztály, MN Honvédelem Szerkesztősége, 1985. 27. p.

29. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 171–172. p.

30. Uo. 419. p.

31. A közlekedési miniszter levele Gerő Ernő államminiszternek (1949. VIII. 12.).

OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 4. p.

32. A szakértőkből álló munkacsoport az alábbi fontos vasútvonalak fejlesztését szorgalmazta: 1. Csap–Miskolc; 2. Érmihályfalva–Debrecen–Budapest–Szombathely; 3. Nagyvárad–Mezőtúr–Szentes–Baja–Nagykanizsa; 4. Nagyszalonta–Szeged; 5. Bratislava–Hegyeshalom–Nagykanizsa; 6. Budapest–Kunszentmiklós–Tas (Kunszentmiklós–Tas–Kiskunhalas–Szabadka, Kunszentmiklós–Tas–Dunapataj–Baja; 6.a, Budapest–Rétszilas–Bátaszék–Baja); 7. Ipolyság–Szolnok–Kecskemét–Szeged; 8. Kassa–Miskolc–Füzesabony–Szentes. HL MNVK Titkárság 1951. 6/2 2180/1 őe. 341–343. p.

33. Uo. 345. p.

34. 1952. év végén a Sátoraljaújhely–Miskolc–Budapest–Nagykanizsa, az Ipolyság–Vác–Budapest–Cegléd és a Kiskunfélegyháza–Baja útszakaszok átépítését tervezték. HL MNVK Titkárság 1951. 6/2 2180 őe. 346. p.

35. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond 65. csop. 195 őe. 114. p.

36. HL MNVK Titkárság 1951. 7. 2181 őe. 533. p.

37. Uo.

38. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 122. p.

39. HL MNVK Titkárság 1952. 6/1 654/40/7 őe. 54. p.

40. HL MNVK Titkárság 1953. 5/2 469/5 őe. 22–23. p.

41. OL Rákosi Mátyás titkári iratai, Friss István kimutatása az 1952-es honvédelmi kiadásokról: (millió Ft-ban) HM teljes költségvetése: 12 092, HM-beruházás: 1415, közlekedési beruházás 292, posta-beruházás HM részére: 73, középgép M. beruházásai: 966, középgép M. költségvetése: 43, határőrség költségvetése: 359, határőrség beruházása: 173, belügy, légoltalom: 347, Szovjetuniónak hadianyag-szállításért kamat és törlesztés: 55, összesen: 15 815 millió Ft.

276 fond. 65. csop. 195 őe. 262. p.

42. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond. 65. csop. 195 őe. 588. p.

43. HL MNVK Hír. Csfség. 1952. 35. 676 őe. 106. p.

44. Uo. 107. p.

45. HL MNVK Hír. Csfség. 1952. 35. 676 őe. 465. p. (Berceli Béla vezérőrnagy Hír. Csf. jelentése a honvédelmi miniszternek 1952. április 29.)

46. HL MNVK Titkárság 1951. 8/2 2183 őe. 2006–2009. p.

47. HL MNVK Titkárság 1951. 7 2181 őe. 695. p.

48. OL Rákosi Mátyás titkári iratai. 276 fond 65. csop. 195 őe. 109. p.

49. Uo. 106. p.

50. HL MNVK Titkárság 1951. 7 2181 őe. 694. p.

51. HL HM Titkárság 1952. 1/1-2 651/2 őe. 344. p.

52. Uo. 341. p.

53. HL HM Titkárság 1952. 3/1-2 652/2 őe. 164. p.

54. Uo.

55. A parancs a 035 számot viseli, amelyet 1952. október 29-én adtak ki. HL HM Titkárság 1952. 2/1-2 651/3 őe. 270–278. p.

56. HL MNVK Titkárság 1952. 3/1-2 652/1 őe. 160. p.

Védelmi konferencia



1991 óta a Magyar Honvédség katonai kerületeinél minden évben megrendezték a Honvédelmi Minisztérium, a Magyar Honvédség, valamint a Belügyminisztérium és a területi honvédelmi igazgatás vezetőinek konzultációját, véleménycseréjét a védelmi felkészítés és az országmozgósítás időszerű kérdéseiről.

A legutóbb Veszprémben, a Légvédelmi Csapatok Parancsnokságánál tartott konferencia aktualitását az adta, hogy a decemberben elfogadott honvédelmi törvénnyel összhangban február végéig megalakultak a köztársasági megbízottak által vezetett új védelmi bizottságok, amelyeknek – a korábbi gyakorlattól eltérően – teljes jogú tagjai a megyei közgyűlések elnökei és a megyei jogú városok polgármesterei is.

A vonzáskörzet központok polgármesterei által vezetett közel 200, úgynevezett helyi védelmi bizottság ezt követő felállításával március 31-ig országos szinten kialakult a védelmi közigazgatás rendszere. A védelmi igazgatás területi és helyi szervei az ország minősített időszaki működésének, a válságkezelés irányításának meghatározó elemeivé váltak.

A tanácskozást *Csurgay Miklós* vezérőrnagy, a Magyar Honvédség légvédelmi parancsnoka nyitotta meg, majd *Joó Rudolf,* a Honvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkára és *Deák János* vezérezredes, a Magyar Honvédség parancsnoka, vezérkari főnök tartott tájékoztatót.